

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid

Hausmeisters Liebling

Mit seinem bidirektional nutzbaren Lithium-Ionen-Hochvoltakku und dem voraussichtlich ab Jahresende lieferbaren, „Power-Box“ genannten DC/AC-Wandler lässt sich der Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid auch als Spannungsquelle an Orten ohne Netzanschluss einsetzen – für den Elektrogrill ebenso wie für professionelle Werkzeuge.

Seit Mitte Mai steht der Outlander Plug-in Hybrid bei den deutschen Mitsubishi-Händlern. Einerseits ein Nischenmodell, von dem im laufenden Jahr nur noch rund 2.200 Einheiten vermarktet werden sollen. Andererseits eine derart wichtige Neuvorstellung, dass Werner H. Frey, Geschäftsführer des Importeurs MMD Automobile GmbH, ihn als „Schlüssel für den Neustart“ (der Marke in Deutschland) bezeichnet. Bei der derzeit laufenden Einführungskam-

pagne soll es sich um – Zitat Frey – „die größte in der jüngeren Geschichte der Marke“ hier zu Lande handeln.

Ein Ottomotor, zwei E-Motoren

Auch bezüglich des Neulings selbst werden Superlative bemüht: erstes Modell eines Großserienherstellers, das von Beginn der Entwicklung an sowohl für konventionelle als auch für Hybridantriebe ausgelegt wurde, erster permanent allradgetriebener Plug-in Hybrid, erstes SUV mit dieser Antriebstechnik.

Die Fakten: Dem quer eingebauten Verbrennungsmotor (2,0-l-R4-Otto) mit 89 kW Nennleistung steht an der Vorderachse eine E-Maschine mit 60 kW zur Seite. Eine E-Maschine mit 60 kW – und nur diese – findet sich auch an der Hin-

terachse. Somit ist der Allradantrieb kein mechanischer, sondern ein elektrischer, was die Leistungsprüfung des Antriebsstrangs nicht gerade vereinfacht, zumal keine Systemleistung genannt wird (vgl. Kasten auf Seite 21 unten).

Die beiden Elektromotoren werden von einem Lithium-Ionen-Akku mit den Eckdaten 80 Zellen, 300 V und 12 kWh versorgt. Eingebaut ist er unterflur zwischen den Achsen. Defekte Zellen lassen sich einzeln erneuern; der finanzielle Aufwand sinkt somit stark.

Abhängig von den Fahrbedingungen und vom Ladezustand des Hochvoltakkus, wählt die Antriebssteuerung automatisch einen von drei Fahrmodi:

EV Drive Mode: Nur die beiden E-Motoren treiben den Outlander an, was maximal 120 km/h schnell oder 52 km



Der Hochvoltakku lässt sich auf drei unterschiedliche Arten mit ebensolchem Zeitaufwand laden.



Bilder: MMD Automobile

Kurzinterview

Fünf Fragen an...

Werner H. Frey, Geschäftsführer von MMD Automobile GmbH, der Importgesellschaft für Mitsubishi-Fahrzeuge in Deutschland



Mitsubishi hat sich bezüglich der Inmarktbringung von Elektro- und Hybridfahrzeugen einiges vorgenommen. Dabei geht es zwangsläufig nicht nur um Neufahrzeuge. Auch sie kommen als Gebrauchtwagen zurück zum Händler, müssen bewertet, in Zahlung genommen und wieder veräußert werden. Wie sind deren Restwerte aktuell einzuschätzen? Sind es reale oder politische Restwerte?

Selbstverständlich haben wir die Restwerte im Blick, aber keinen Einfluss auf sie. Hierfür existieren Marktbeobachter, die übrigens für den Plug-in Hybrid Outlander ähnliche Restwerte wie für den Outlander Diesel prognostizieren. Wir haben großes Vertrauen in die Stabilität der Restwerte von Elektro- und Hybridfahrzeugen. Das ist eine Sicherheit, die Kunden dringend brauchen. Subventioniert werden die Restwerte jedoch nicht.

Welche diesbezüglichen Erfahrungen liegen mit dem in EV umbenannten i-MiEV vor?

Seit der Einführung 2010 bis heute konnten wir einige Erfahrungen sammeln, wobei in dieser ersten Phase die Gesamtsituation eine andere war als aktuell. Vor dem Hintergrund geringer Verfügbarkeit und unsicherer Marktakzeptanz wurden Preise festgelegt und später gesenkt. Heute ist der Markt ausbalanciert. Mit 39.990 Euro als Einstiegspreis für den Plug-in Hybrid Outlander bieten wir ein sehr gutes Preis-Wert-Verhältnis, das auch einen sehr guten Restwert verspricht.

Ist das Zustandsprotokoll des Hochvoltakkus stets Teil des Gebrauchtwagenangebots?

Sonst würden wir nicht die Aussage treffen, dass Hochvoltakkus auf Fahrzeuglebensdauer ausgelegt sind. Übrigens denkt man bei Mitsubishi Motors darüber nach, wie Hochvoltakkus zweitgenutzt werden können, als stationäre Pufferspeicher zum Beispiel. Man geht beim Hersteller also davon aus, dass die Akkus die Fahrzeuge überleben – nicht umgekehrt.

Wie unterscheidet sich ein Käufer eines gebrauchten Elektro- oder Hybridfahrzeugs von einem Käufer eines Gebrauchtwagens mit Verbrennungsmotor? Muss man Ersteren noch davon überzeugen, dass ein nicht mehr gänzlich neuer Hochvoltakku noch immer ein leistungsfähiger und auch langlebiger Hochvoltakku ist?

Wie gesagt, unsere Hochvoltakkus sind auf Fahrzeuglebensdauer ausgelegt. Für die ersten fünf Jahre geben wir sogar Garantie – Hochvoltakku eingeschlossen. Notfalls können einzelne Zellen erneuert werden, so dass es nie um die Kosten für die Anschaffung eines kompletten Akkus geht. Unsere Erfahrung lautet: Ist keine Aufgeschlossenheit gegenüber der Technik vorhanden, kann der Kunde nicht für ein Elektro- oder Hybridfahrzeug gewonnen werden. Bereits beim i-MiEV haben wir spezialisierte und aktive Händler, die viele Kunden überzeugen konnten.

Gibt es Besonderheiten bei der Ansprache von Kunden von Elektro- oder Hybridfahrzeugen?

Die Angebote müssen zu den Nutzungsverhalten und Abläufen der Kunden passen, und zwar unabhängig davon, ob es sich um Neu- oder Gebrauchtwagen, Privat- oder Geschäftskunden handelt. Wir fordern daher unsere Vertriebspartner auf, ein klares Nutzerprofil zu erstellen, um dann zu ermitteln, ob sich das Fahrzeug für den jeweiligen Kunden eignet.

weit funktioniert. Die elektrische Reichweite deckt laut Importeur „die meisten Alltagsanforderungen mit minimaler CO₂-Emission im Fahrbetrieb ab“.

Series Hybrid Mode: Der Ottomotor treibt einen separaten Generator (70 kW) an, der wiederum die E-Motoren speist und den Hochvoltakku lädt.

Parallel Hybrid Mode: Bei höherem Leistungsbedarf oder oberhalb von 120 km/h treibt der Ottomotor die Vorderräder direkt an, bei Bedarf unterstützen ihn die beiden E-Motoren. Zur Erhöhung der Motoreffizienz und Schonung des Hochvoltakkus wird in diesem Modus auch der Generator angetrieben.

Maximale Reichweite: 827 km

Mit vollem Tank und ebensolchem Hochvoltakku kommt der Outlander Plug-in Hybrid bis zu 827 km weit. Normverbrauch nach NEFZ: 1,9 l/100 km, umgerechnet sind das 44 g CO₂/km.

Das Laden des Hochvoltakkus dauert, abhängig vom gewählten Verfahren, unterschiedlich lang: fünf Stunden an der Haushaltssteckdose mit 230 V/10 A (100 Prozent der Kapazität), 30 Minuten am Schnellladegeräte (80 Prozent) oder 40 Minuten mit der „Charge“-Funktion des Outlander während der Fahrt (Ottomotor speist Generator, der den Akku lädt; auch 80 Prozent der Kapazität).

Interessant für Naturliebhaber oder professionelle Nutzer (zum Beispiel Anbieter von Hausmeister-Dienstleistungen, neudeutsch Facility-Services) ist die bidirektionale Nutzungsmöglichkeit des Hochvoltakkus. Gemeinsam mit der „Power-Box“, einem DC/AC-Wandler, der ab Ende dieses Jahres zur Verfügung stehen soll, lässt sich der Outlander Plug-in Hybrid auch als Spannungsquelle an Orten ohne Netzanschluss einsetzen. Sprich: Sein Hochvoltakku versorgt elektrische Geräte – vom Grill über den Rasenmäher bis zur Kettensäge.

Basispreis: 39.990 Euro

Angeboten wird der Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid in den drei Ausstattungsstufen Basis, Plus und Top und zu Preisen von 39.990, 44.990 bzw. 49.990 Euro. Warum Importeursmitarbeiter den Neuling nicht in der üblichen Reihenfolge Baureihe + Variante, sondern umgekehrt als „Plug-in Hybrid Outlander“

benennen, wird wohl für immer das Geheimnis der Marketingabteilung bleiben. Die Dieselsvariante heißt hingegen nach wie vor Outlander Diesel.

Angebot von Dienstleistungen

Produkte und Dienstleistungen rund um alternative Mobilität fasst man bei Mitsubishi als „Green Mobility“ zusammen. Wörtlich: „Zusätzlich zu den innovativen Fahrzeugmodellen werden den Kunden künftig passende, sinnvolle Dienstleistungen direkt mit angeboten. Dies beginnt bei unterschiedlichen Ladestationen zu Hause (auf Wunsch im Komplettpaket inklusive Installation), geht über den Zugang zu europäischen Ladenetzwerken mit einfachen Abrechnungsmodellen bis hin zu Sonderkonditionen für ‚grünen Strom‘.“ Dazu hat man Kooperationen geschlossen, u. a. mit dem Ladenetzwerk The New Motion (Internet: www.thenewmotion.de). *Peter Diehl*



Der Hochvoltakku kann auch als Spannungsquelle für externe Verbraucher dienen.

Der Outlander Plug-in Hybrid in der Werkstatt Servicebesonderheiten

- ✓ Prüfbarkeit auf dem Einachs-Rollen-Bremsenprüfstand: ja
- ✓ Prüfbarkeit auf dem Einachs-Rollen-Leistungsprüfstand: nein
- ✓ Klimaanlage-Kältemittel: R-134a
- ✓ Reifendruckkontrollsystem: direkt erfassend

www.autoservicepraxis.de

automechanika FRANKFURT

Internationale Leitmesse
der Automobilwirtschaft

16.–20.9.2014

Truck Competence, alternative Antriebe und die Car Wash City – das sind nur drei Schwerpunkte der Automechanika. Nutzen Sie diese Businessplattform, um sich zu informieren und Kontakte zu knüpfen. Zertifizierte Weiterbildungen und Vorträge im Rahmen der Automechanika Academy machen Sie fit für die Themen der Zukunft.

www.automechanika.com

